

**MAGYAR REPÜLŐ SZÖVETSÉG
BIZTONSÁGI SZERVEZET**

Budaörsi Repülőtér
2042 Budaörs 2. Pf.: 8.

LÉGIKÖZLEKEDÉSI ESEMÉNY ZÁRÓJELENTÉS

POLÉBISZ sorszám:	101/2002
MRSZ-BISZ eseményszám:	31/2002
Üzembentartó:	MALÉV Aero Club
Tulajdonos:	MALÉV Aero Club
Gyártó:	Esztergomi repülőgépgyár
Típus:	R-26 Góbé
Lajstromjele:	HA-5397
Az eset helye:	Dunakeszi repülőtér
Eset ideje:	2002.07.19 13óra 15perc
Eset kategóriája	Baleset

ÁTTEKINTÉS

Csörlő üzemű repülés közben Dunakeszi repülőtéren a Malév repülőklub vitorlázógépe megsérült csörlőindítás közben. A POLÉBISZ az esemény vizsgálatát üzemeltetői hatáskörbe utalta.

A MRSZ-BISZ vezetője, kivizsgáló szakbizottságot (a továbbiakban KSzB) jelölt ki.

A KSzB vezetője: Spang Ferenc főmunkatárs
A KSzB tagja: Oross János eseményvizsgáló

A szakmai vizsgálat lezárásának időpontja és eredménye: 2002 december 19.
Amely szerint az esemény oka a csörlőkezelő nem megfelelő ténykedése.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓ

1.1.A repülés lefolyása: Növendék kezdő kiképzése során iskolakör feladatra indultak, csörléses felszállással. A csörlő megrántotta a repülőgépet, majd leesett a motor fordulatszám, ezért meglazult, majd leakadt a csörlőkötél. A terhelés megszűntével a csörlő motorja ismét felvette a maximális fordulatszámot és megrántotta a kötelet. A leakadt kötél végén levő fékezőernyő kinyílt és beleakadt a jobb vezérsíkba. A törzs hátsó része és a vezérsík megroggyant.

1.2.Személyi sérülések: Nem történt sérülés

1.3.Alégijármű rongálódása: A törzs hátsó része és a jobb oldali vezérsík megroggyant.

1.4.Egyéb kár: nincs.

1.5.Személyzet adatai:

1.5.1. A pilóta adatai:

Szakszolgálati engedélye:	003203
Kora, neme:	65 éves , férfi
Képesítése:	vitorlázó pilóta
Jogosítása:	oktató
Szakmai érvényessége:	2002.12.31.
Eü. érvényessége:	2003.02.27.

1.5.2.Az utasok adatai:

Kora, neme:	nő
Képesítése:	alapfokú növendék
Eü. érvényessége:	2003.03.19.
Összes felszállása:	60 felsz.

1.6.Légijármű adatai:

1.6.1. Törzs adatai:

	R-26 Góbé
Gyártási száma:	E 1266
Gyártási ideje:	1966
Üzemidő összesen:	10848 felsz. 2074 óra 04 perc
Utolsó nagyjavítás óta:	229 felsz 411 óra
Légialk. biz. érvényessége:	2003

1.6.2. Csörlő aggregátor:

Típusa:	Toldi szerkezet, ZIL motoros változattal
---------	--

1.7.Meteorológiai adatok: lásd. 1 sz. melléklet

1.8. Navigációs berendezések: A típusnak megfelelő alap műszerek.

- 1.9. Összeköttetés:** A repülőüzem vezető és a csörlőkezelő között rádió összeköttetés volt.
- 1.10. Repülőtéri adatok:** Érvényes üzembentartási engedéllyel rendelkezett.
- 1.11. Légijármű adatrögzítők:** Ezen a típuson nincs rendszeresítve.
- 1.12. A roncsra és a földetérésre vonatkozó adatok:** A repülőgép nem emelkedett el a földről.
- 1.13. Az orvos és az igazságügyi orvos szakértői vizsgálatok adatai:** Ilyen vizsgálat elvégzése nem volt indokolt.
- 1.14. Tűz:** Nem keletkezett.
- 1.15. A túlélés lehetősége:** Életre veszélyes helyzet nem jött létre.
- 1.16. Próbák és kísérletek:** Kísérletek végrehajtására nem volt szükség.
- 1.17. Szervezetek jellemzése:** Az eseménnyel kapcsolatban nem indokolt az érintett szervezeteket vizsgálni.
- 1.18. Kiegészítő adatok:** A fentiekén túl nem merültek fel kiegészítő adatok.
- 1.19. Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek:** Az esemény vizsgálata hagyományos, bevált módszerekkel történt.

2. Elemzés

A csörlő valószínűleg a hirtelen nagy gázadás miatt rántotta meg a repülőgépet és a hirtelen nagy terhelés miatt esett le a fordulatszám, mely következtében létrejött az esemény előidéző helyzet. A szereplők nyilatkozata és meghallgatása alapján megállapítható, hogy az aggregátor hirtelen teljesítménycsökkenése és az ehhez tartozó fordulatszám csökkenés, valamint a fordulatszám újbóli gázadást követő megnövekedése között, olyan kevés idő telt el, hogy a repülésvezetőnek nem volt ideje senkit sem figyelmeztetni, vagy egyéb utasítást fogantatosítani. A csörlőkezelő abban a hitben volt, hogy a starthelyen minden rendben van és a gép előre gurulása nem ilyen nagy mértékű, ezért késett a leállítással.

3. Következtetések

Az esemény a csörlőkezelő késői reakciója – csörlőleállítása – miatt következett be.

4. Biztonsági előírások

A csörlőaggregátor műszaki állapota elvileg nem lehet az esemény okozója, hiszen rendszeresen ezzel folyik a rep. üzem rendellenesség nélkül, azonban kívánczik ide egy megjegyzés.


A csörlő indítású repülőgépeknél a csörlőkezelő és a csörlőaggregátor a repülésbiztonság egy-egy fontos eleme. Meg kell jegyezni, hogy sem a csörlőkezelői jogosítás megszerzése és folyamatossága, sem pedig a csörlőaggregátor állapotának időszakos minősítése Magyarországon hatóságilag nincsen megfelelően szabályozva. Fentiek és a repülésbiztonság miatt, ezen témakör megfelelően deklarált szabályozását fontosnak tartanánk. (lásd 6.sz.melléklet)

5. Függelék

Mellékelve:

- | | |
|-----------------------|--|
| 1 sz. melléklet 2 lap | Rep. napló 2002.07.29. lapjának másolata |
| 2 sz. melléklet 1 lap | Az oktató szakszolgálati engedély másolata |
| 3 sz. melléklet 1 lap | Az oktató, gépparancsnok meghallgatási jegyzőkönyv |
| 4 sz. melléklet 1 lap | A csörlőkezelő meghallgatási jegyzőkönyv |
| 5 sz. melléklet 1 lap | A repülés vezető meghallgatási jegyzőkönyv |
| 6 sz. melléklet 2 lap | 37/2002 zárójelentés tervezethez észrevétel |

Budapest 2002. december 19.



Spang Ferenc
MRSZ-BISZ
Repülésbiztonsági főmunkatárs